

da **Approfondimenti** del 10 maggio 1998

Cosenza FS: 1982 - 1987

di Dario Pisani

La città dei Bruzi negli anni 80 era ancora uno dei depositi-simbolo della trazione a vapore, grazie alla presenza, sia pure ridotta a sei unità del gruppo 981 ed una 625. Le 981 furono protagoniste fino alla primavera 1987 di convogli a vapore sulla linea per Paola: si trattava però di malinconici raccolgitori, ma anche di alcuni speciali come quello effettuato nell'ottobre 1985 per conto dell'Associazione Amici Trazione a Vapore.



Foto Dario Pisani

1. Locomotive Gr.981.002 e 005 nel vecchio deposito locomotive di Cosenza (Foto Dario Pisani, 6 maggio 1982)

Chi scrive aveva già iniziato a documentare con foto, films e poi con la telecamera, gli ultimi anni di una tratta, la Cosenza - Paola, che era destinata a sicura soppressione (ma fortunatamente non a smantellamento) in vista dell'attivazione della nuova linea, la cui costruzione era già iniziata nel 1966 ed era andata avanti con molte difficoltà, specialmente nello scavo della nuova galleria Santomarco, che con la lunghezza di oltre 19 km costituisce il 90% dell'intero nuovo tracciato.

Ma l'attivazione di questa avrebbe comportato non solo la fine della trazione a vapore (ultimo servizio regolare FS!) ma anche di tutto l'impianto di Cosenza con relativi fabbricati viaggiatori, deposito locomotive e magazzino merci, ciò in base ad un accordo stipulato fra le FS ed il comune di Cosenza: questo riceveva tutta l'area della vecchia stazione, una volta abbandonata in favore della nuova che stava sorgendo in località Vaglio Lise, lungo la SSV 107 e le FS ricevevano gratuitamente quest'area dal municipio bruzio; scelta che oggi molti riconoscono poco felice, visto l'eccessivo decentramento del FV, che ha allontanato ancor più la clientela dal treno.



Foto Dario Pisani

2. Scorcio delle locomotive Gr.680.037, Gr.981.007 e 005 in sosta nel deposito di Cosenza (Foto Dario Pisani, 24 aprile 1985)

Avevamo quindi compreso che questa grande rivoluzione del sistema ferroviario cittadino avrebbe fatto cadere nel dimenticatoio anche tutte quelle strutture dove ogni giorno si svolgevano i "riti" del vapore: piattaforma girevole, officine, tra l'altro abilitate alla riparazione media e grande... insomma bisognava far presto a documentare il più possibile!

Inoltre in quel periodo Cosenza con Sulmona, Roma, Bologna era stata scelta per effettuare i restauri delle locomotive destinate a Pietrarsa, macchine che da oltre 30 anni avevano viaggiato sulla rete FS da Torino a Cassino, da Roma a Merano; così fu e, cominciando a "frequentare" il deposito locomotive o meglio le sue officine, fu facile imbattermi in macchine come la 477.011 la 880.035 (poi non ammessa all'"Olimpo" museale), la enorme 910.011, la ex FNM 850.022, la 980.002, la 625.030... se quest'ultime due macchine erano state "di casa" nell'impianto bruzio, altrettanto non si poteva dire per la ex austroungarica 477, le cui sale del

suo tender portavano ancora la marcatura "KKStB"!! Questa "esoticità" portò non poche difficoltà al pur valido personale del DL di Cosenza, che mai aveva avuto a che fare con macchine di preda bellica.



Foto Dario Pisani

3. La locomotiva Gr.477.011 fresca di restauro, in procinto di essere trasferita al Museo di Pietrarsa (Foto Dario Pisani, Luglio 1984)

Che dire poi di un pezzo unico, la curiosa 910.001 di casa a Palermo, dove venne progettata per la Rete Sicula, ed a Milano? Oppure della più piccola 830.035 simpatica "Cirilla" costruita dalla Rete Mediterranea, progenitrice dell'arcinota 835?

Ma il pezzo forte, una sorta di "botto finale" fu certamente la 680.037 che venne esposta anche all'apertura della nuova stazione: unico esemplare di un gruppo trasformato in 685 Caprotti e nel sottogruppo "S" (come la 685.600 del Museo di Milano) esso era stato conservato a Torino sin dal 1958 ed aveva condiviso la sorte degli altri rotabili destinati a conservazione museale; forse aveva anche corso un rischio durante il soggiorno a Roma Smistamento verso il 1965, quello di essere demolito! Infatti qualche solito "ben informato" delle FS fece mettere nel lotto di demolizione due vere rarità che pure attendevano il restauro: la piccola 822.012 ed il locomotore E.360!

Ma della perizia delle maestranze cosentine si parlò anche quando si trattò di dare una parvenza dignitosa ai festeggiamenti per il 150° della Napoli-Portici: il restauro della Bayard! Per motivi di vicinanza e per un fatto cronologico (i vecchi impianti erano stati abbandonati ormai da oltre un anno), la riparazione fu poi assegnata all'altrettanto valido e noto deposito di Cremona.



Foto Dario Pisani

4. La 910.001 a Cosenza, anch'essa in partenza per Pietrarsa dopo essere stata restaurata (Foto Dario Pisani, 21 maggio 1984)

In quegli anni durante le mie "puntate" all'impianto cosentino ero accompagnato dal Capo Deposito superiore, Sig. Giovanni Astorino senza il quale non starei qui a raccontare queste note, né avrei mai potuto implementare il mio archivio con le foto che corredano questo testo. Ma fu anche merito suo se mi vennero letteralmente aperte le porte degli impianti delle FCL ove ad accogliermi trovavo un altro Capo Deposito ben disposto, il Sig. Pasquale Iuliano che quasi senza soluzione di continuità dalla fine del vapore FS, riuscì in prima persona, non senza sforzi ed assunzione di responsabilità, a portare a compimento tre riparazioni: quelle delle ben note locomotive 403, 504, 353: una morte improvvisa lo portò via a pochi giorni dal pensionamento.

Ma di questo secondo periodo, fatto di grandi emozioni per me e per molti altri appassionati, parlerò in un prossimo articolo ([Approfondimenti del 11/07/1998](#)).

Dario Pisani - 10 maggio 1998

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. È vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003